令和8年9月26日(土)～27日(日)

四條畷市コミュニティバスの運賃改定(案) 説明会

四條畷市

(担当　都市整備部　都市政策課)

1

資料目次

1. 説明会次第 ……P.3
2. コミュニティバス運賃改定(案)の概要 ……P.4
3. コミュニティバスを取り巻く現状……P.5
4. コミュニティバス運行見直しの検討状況と当面の方向性 ……P.10
5. まとめ ……P.20

2

1. 説明会次第

1. 本日の配布資料

① A4サイズ　両面印刷×1冊　四條畷市コミュニティバスの運賃改定案　説明会資料

② A4サイズ　両面印刷×1冊　運賃改定QA

2. 運賃改定説明会　次第

① コミュニバスの現状及び運賃改定内容の説明

② 質疑応答

- より多くの皆様に公平にご発言いただくため、ご意見が多数寄せられた際には、お一人様あたりの発言時間や回数を調整させていただく場合がございます。また、特定の方による長時間の質疑等につきましては、誠に恐縮ですが司会より進行のお願い（質疑の終了）をさせていただくことがございます。
- なお、質疑応答が長時間にわたる場合は、ご退席される方のお時間にも配慮し、予定時刻等で一度説明会を区切らせて（中締めとさせて）いただく場合がございます。皆様の円滑な進行へのご理解とご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。
- 質疑応答の内容については、個人が特定されないよう個人情報を保護のうえ、市HPでの公開や会議資料として使用させていただきますので、ご理解、ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

3

2. コミュニティバス運賃改定(案)の概要

市では、コミュニティバスの現状を踏まえ、2区制運賃を導入して**「初めての運賃改定」**を実施したいと考えています。

■ 運賃改定時期　令和9年3月下旬(予定)

■ 運賃改定(案)

① 普通旅客運賃表の改定

運賃	現行	改定案
1区	220円 (110円)	270円 (140円)
2区	250円 (130円)	350円 (180円)

※(割引運賃)

② 学期定期券及び通学割引証の対象拡大

分類	現行	改定案
学期定期券	市内在住の 中学生・高校生	市内在住の 中学生・高校生 大学生・専門学生
通学割引証		

③ 学期定期券の通用期間見直し

通用期間	設定券種	通用期間	
		現行	改定案
全線	1学期	4月1日～7月31日	4月1日～7月31日
	2学期	9月1日～12月31日	8月26日～12月31日
	3学期	1月1日～3月31日	1月1日～3月31日

④ 学期定期券の販売金額の改定

	現行		改定案	
学期	1区	2区	1区	2区
1学期	22,000円	26,000円	28,000円	36,000円
2学期	22,000円	26,000円	29,680円	38,160円
3学期	16,500円	19,500円	21,000円	27,000円

4

はじめに、今回の説明会の核心である『運賃改定案の概要』を説明します。

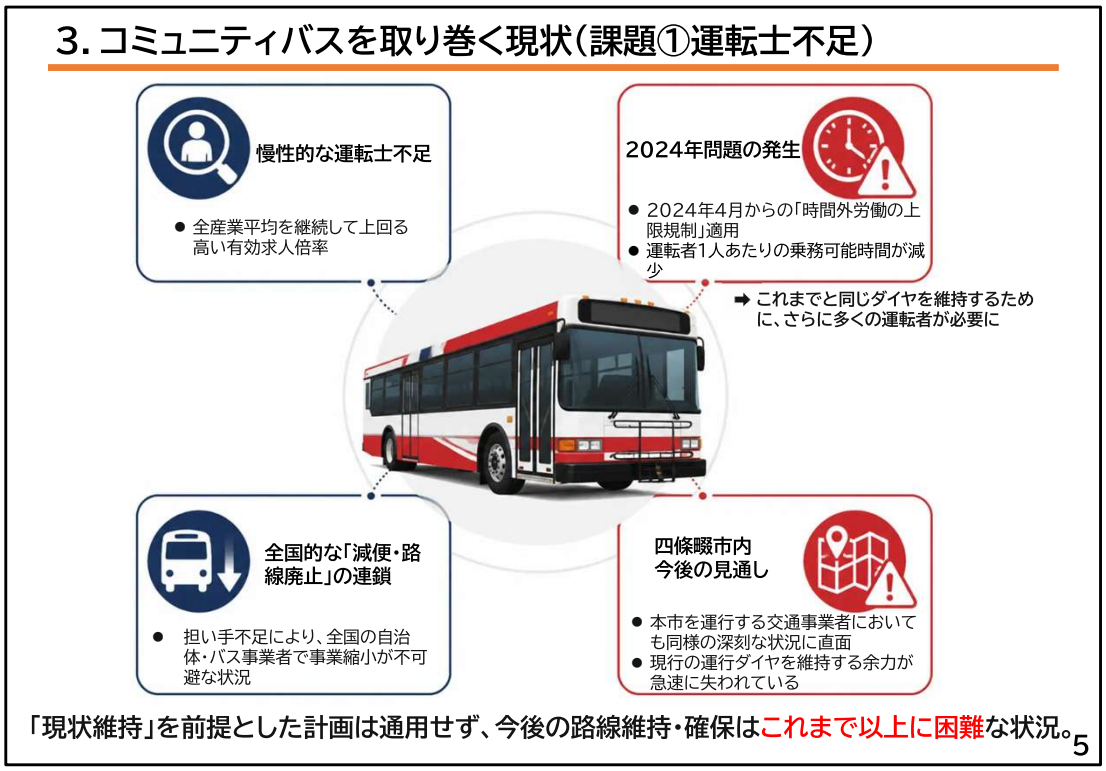
スライド4ページをご覧ください。

コミュニティバスの現状を深く踏まえ、2区制運賃を導入して以来、初めてとなる『2区制運賃の改定』を、来年、令和9年3月下旬の時期を目標に実施したいと考えております。

具体的な改定案としましては、普通旅客運賃は、1区を現在の『220円』から『270円』に、2区を現在の『250円』から『350円』に改定しようとするものでございます。

また、次世代を担う学生の皆様への支援として、これまで中学生・高校生を対象としていた学期定期券および通学割引の対象を、新たに大学生・専門学生まで拡大いたします。

あわせて、学期定期券の販売金額や通用期間の見直しも行います。

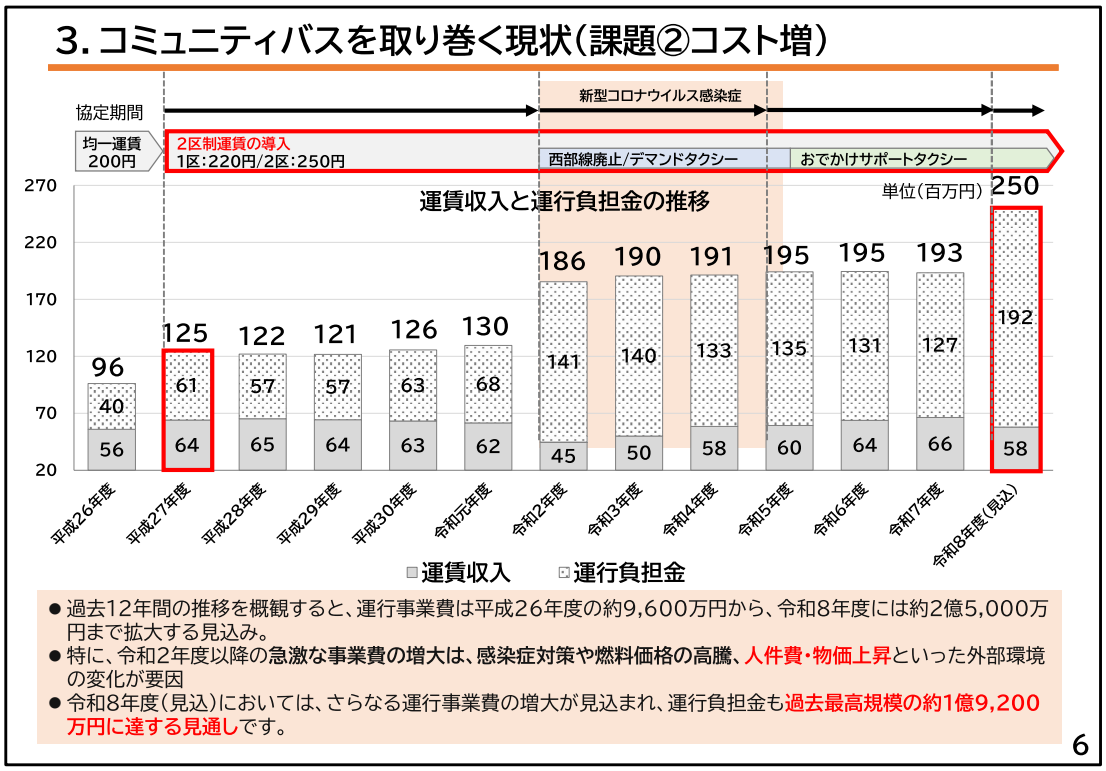


次に、運賃改定に至る背景として、コミュニティバスを取り巻く現状をご説明いたします。

課題①運転士不足でございます。

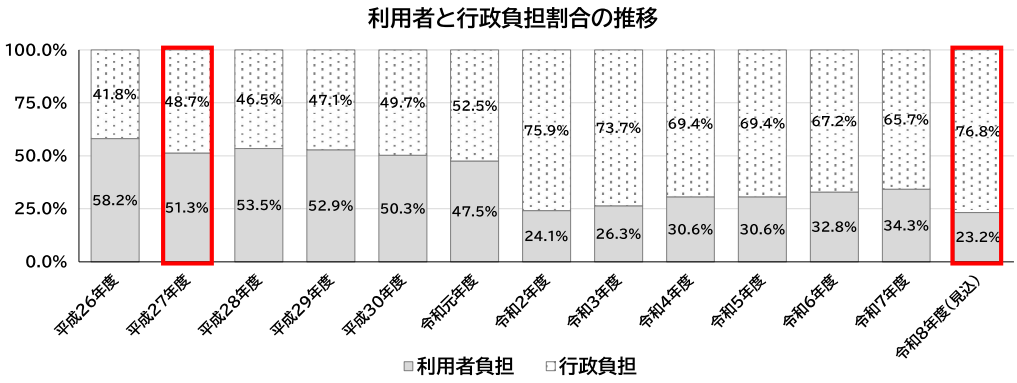
業界全体として、慢性的な運転士不足の状況にあり、加えて2024年の「時間外労働の上限規制」の適用、それによる全国的な「減便、路線廃止」が起きており、本市のコミュニティバスにおいても、限られた人員で安全運行を維持しつつ、運転士の健康や労働環境にも配慮した体制を確保するため、この3月にダイヤの改正をさせていただいたところでございます。

そのため、「現状維持」を前提とした計画は通用せず、今後の路線維持・確保はこれまで以上に困難となることが予想されます。



次に、課題②　コストの増加でございます。
過去12年間の推移を概観すると、運行事業費は、一貫して増加傾向にあります。
特に、令和2年度以降の急激な事業費の増大は、コロナウイルス感染症対策や燃料価格の高騰、人件費・物価上昇といった、外部環境の変化が、運行コストを押し上げたことが主な要因です。
令和8年度の見込においては、さらなる運行事業費の増大が見込まれ、運行負担金も過去最高規模の『約1億9,200万円』に達する見通しで、安定的な公共交通サービスの維持、という公共的使命を果たす一方で、市財政に対する負担が、極めて重い局面にあることを示唆しています。

3. コミュニティバスを取り巻く現状（課題②コスト増）

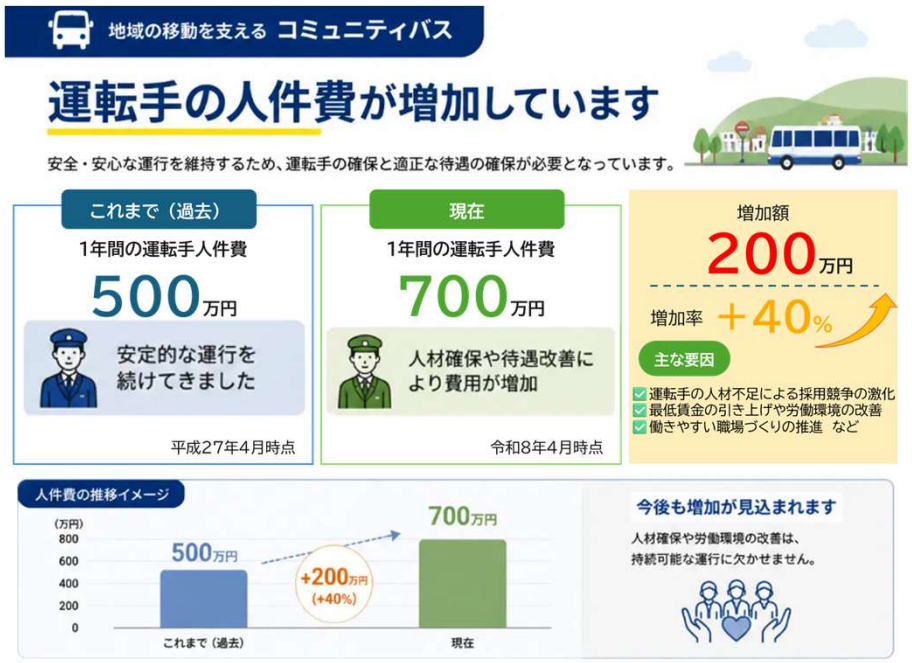


- 平成26年度から平成30年度にかけての安定期には、利用者負担割合が50%前後を維持し、**利用者の受益と公的支援のバランスが一定水準で均衡。**
- 令和2年度以降、この構造は劇的に変化公的支援への依存度が急速に高まる。
- 特に令和8年度（見込）においては、利用者負担割合が23.2%、行政負担割合が76.8%と、過去最も高い行政負担が見込まれます。

7

こちらは、利用者と行政負担の負担割合を表したグラフです。
本市のコミュニティバスは、運行経費のうちの、一定割合を運賃収入で賄うことで、自律的な運行をめざしてまいりました。
平成26年度から平成30年度にかけては、利用者負担割合が50%前後を維持しておりましたが、令和2年度以降、この構造は劇的に変化しました。
新型コロナウイルス感染症による利用者の急減は、収支構造を根底から揺るがし、行政負担割合が一時75%を超えるなど、公的支援への依存度が急速に高まりました。
その後、社会活動の回復とともに、利用者負担割合は30%台まで持ち直したものの、運行事業費の増大が重なり、コロナ禍以前の「収支バランス」には回復できていないのが現状です。
特に令和8年度においては、利用者負担割合が23.2%、行政負担割合が76.8%と、過去最も高い行政負担が見込まれます。

3. コミュニティバスを取り巻く現状（課題②コスト増）



8

次に、『運行コストの急増』が、どのような要因で引き起こされているのか、その背景をご説明いたします。

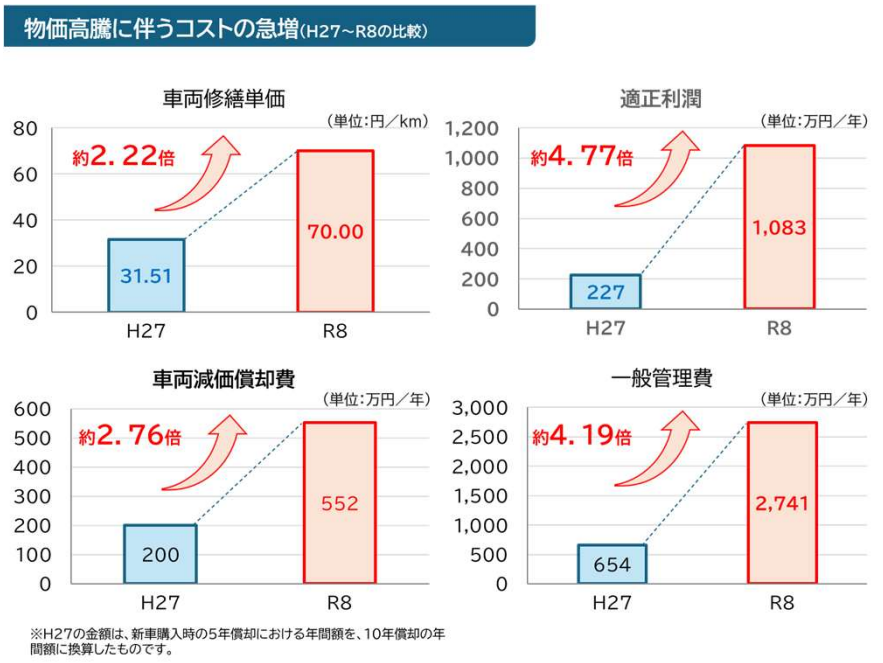
運行コストが急速に膨れ上がっている最大の要因の一つが、『運転士の人件費の高騰』でございます。

全国的な少子高齢化や労働力不足が進行するなか、バス業界における運転士の担い手不足は極めて深刻なレベルに達しています。

他産業との深刻な人材獲得競争に直面するなか、安全で確実な運行ダイヤを維持するためには、運転士の賃金水準の引き上げや、労働環境の改善といった人件費にかかるコスト増がどうしても避けて通れない状況になっております。

優秀な運転士を確保し、日々の安全運行を守り抜くためには、事業者における人件費の負担が増加せざるを得ず、これが直接的に全体の運行経費を大きく押し上げる構造的な要因となっています。

3. コミュニティバスを取り巻く現状（課題②コスト増）



ここでは、運行コストの内訳である『車両修繕費』『適正利潤』『車両減価償却費』『一般管理費』といった項目についてご説明いたします。

令和元年までの金額と、令和2年以降の負担金には大きな開きがあります。

もちろんコロナ禍の影響も大きくありましたが、それまでの間、民間事業者の皆様には、いわば赤字を抱えながらも安い契約金で、本市の運行を必死に支えていただいておりました。

しかしながら、近年の急激な物価高騰に伴い、バスを安全に運行するための『燃料費』や、日々の部品交換・整備にかかる『車両修繕費』はもちろんのこと、将来へ向けた『車両の更新費用（減価償却費）』や事業を維持するための『一般管理費』など、あらゆる経費が跳ね上がっております。

こうした必要なコストをしっかりと確保しなければ、今後バスの運行を維持していくことが極めて難しい状況になっております。

4. コミュニティバス運行見直しの検討状況と当面の方向性

1. 持続可能な運行に向けた見直しの目的

コミュニティバスの安定的な運行体制の確保に向けて、収入の改善と運転士不足という社会課題に対応するための改善検討に着手。

■ 見直しの3本柱

①支出の削減：運行事業費の抑制
②収入の増加：運賃改定の実施
③社会課題への対応：深刻化する運転士不足への対応



■ 「①支出の削減案」の具体案

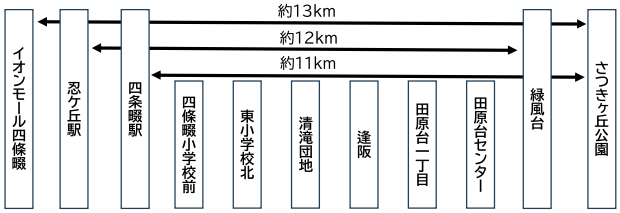
■ 車両の減車

通勤・通学のピーク時間帯を含む車両の減車



■ 路線の短縮化

長距離化している運行距離の見直し（最終停留所の見直し）



10

こういった状況を踏まえ、事態の改善を図るため、見直しの3本柱として、①支出の削減、②収入の増加、③社会課題への対応の、3つの観点から改善策を検討してまいりました。
まず一つ目の、支出の削減案として、通勤・通学のピークの時間帯を含む、車両の減車と、長期化している路線の短縮化を検討しました。

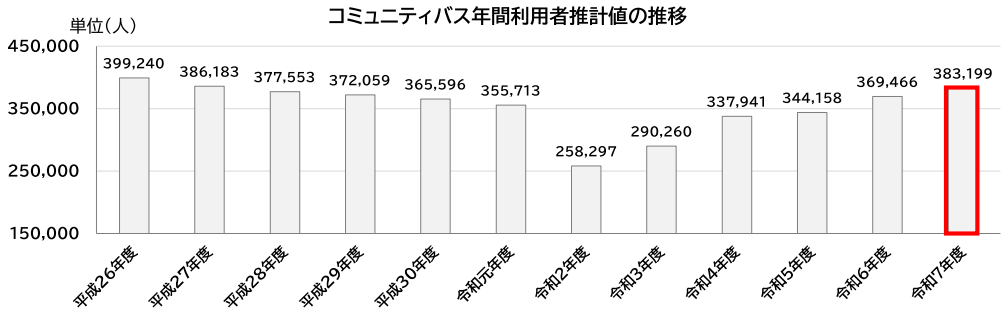
4. コミュニティバス運行見直しの検討状況と当面の方向性

2. 直面している現状と課題

利用需要はコロナ禍以前の水準に迫る勢いで増加しており、令和8年3月29日のダイヤ改正以降、一部の時間帯（早朝）で乗車定員を超過する事態が発生。

■　利用者数の継続的な増加

令和2年度を底に利用者は右肩上がりで回復・増加しており、高い需要がある状況。



11

現在の利用者の状況としては、コロナ禍以前に迫る勢いで回復しており、3月29日のダイヤ改正以降は、早朝の一部の時間帯において、乗車定員を超過し、乗車できない方も出てきておりました。

4. コミュニティバス運行見直しの検討状況と当面の方向性

2. 直面している現状と課題

■ 早朝(6～7時台)の便別乗車人数の偏り

上りは、午前中(特に6～7時台)に圧倒的な需要が集中しています。

6時台前半(6:13～6:28)

【通勤客の単独利用期】
乗客の7割～9割が30～50代の「通勤客」です。
学生はまだ乗車しておらず、総乗車数も16～27名とバスのキャパシティに収まっています。

7時台前半～中盤(7:03～7:42)

【通勤・通学の激しいバッティング期】
学校の始業に合わせた「通学客(10～20名規模)」に、少し遅めの出勤となる「通勤客(10名強)」が重なっています。
特に 7:30発(31名)と7:42発(36名)は、通勤層と通学層がほぼ1:1の割合で同乗している。

7時台後半(7:58)

【通学客の単独利用期】
8時前の便になると、30～50代の通勤客は「0人」になります。
乗客のほとんどが中高生(17名)などの通学客に入れ替わっています。

表　停留所別利用者数（人/日）

ルート	方向	発時刻	乗車人員(人/日) 計	男	女	就学前	小学生	中高生	大学生	～29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	65～74歳	75～84歳	85歳以上
4A系統	上り	6:13	16	9	6	0	1	0	0	1	7	5	2	0	0	0	0
2A系統	上り	6:28	27	17	10	0	0	1	0	1	5	8	5	4	3	0	0
4系統	上り	6:43	22	10	11	0	0	7	0	4	2	1	3	2	2	0	0
4A系統	上り	6:50	27	16	11	0	2	11	0	7	3	1	0	2	0	0	0
4A系統	上り	7:03	30	13	17	0	0	14	6	1	2	2	2	0	0	2	1
4系統	上り	7:18	15	7	8	0	0	1	1	9	2	0	2	0	0	0	0
2A系統	上り	7:30	31	16	15	0	1	9	0	5	2	7	2	2	1	2	0
4A系統	上り	7:42	36	17	19	0	1	4	9	9	4	3	5	1	0	0	0
2A系統	上り	7:58	27	8	19	0	1	17	0	6	0	0	0	1	1	1	0
3系統	上り	8:13	9	4	4	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0
4系統	上り	8:30	17	7	10	0	0	0	1	4	1	3	4	2	2	0	0
2A系統	上り	8:45	11	2	9	0	0	1	0	1	1	1	3	0	0	4	0
1系統	上り	9:00	22	10	12	0	0	0	10	1	3	1	2	1	1	2	1
2系統	上り	9:25	33	10	23	0	0	0	2	5	0	0	0	0	0	25	0
5系統	上り	9:45	26	10	16	0	0	0	0	2	2	0	2	1	1	8	0
1系統	上り	10:00	17	4	13	0	0	0	1	5	1	0	2	6	1	0	0
2系統	上り	10:25	11	6	5	0	0	1	2	1	0	1	0	1	2	1	2
1系統	上り	11:00	9	2	7	0	0	0	4	2	1	0	0	0	2	0	0
2系統	上り	11:25	12	5	7	0	0	0	3	2	2	0	2	2	1	0	0
5系統	上り	11:45	7	2	5	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	2	1
1系統	上り	12:00	6	1	5	0	0	0	2	0	2	1	0	1	0	0	0
2系統	上り	12:25	17	6	11	0	0	1	0	4	0	0	1	3	0	8	0
1系統	上り	13:00	4	2	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0
2系統	上り	13:25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5系統	上り	13:45	18	5	13	0	0	0	6	1	0	1	2	0	3	4	1
1系統	上り	14:00	8	6	2	0	0	4	0	1	0	0	2	1	0	0	0
2系統	上り	14:25	6	2	4	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	1	0
1系統	上り	15:00	5	2	3	0	0	0	1	1	0	1	1	1	0	0	0
2系統	上り	15:25	11	6	5	0	0	3	5	0	0	0	0	0	1	1	1
5系統	上り	15:45	6	5	1	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	1	0
1系統	上り	16:00	11	7	4	1	1	4	1	0	1	2	0	0	1	0	0
2系統	上り	16:35	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2A系統	上り	17:03	11	6	5	0	0	0	4	3	1	2	1	0	0	0	0
4系統	上り	18:14	8	3	5	0	0	1	3	1	2	0	0	0	1	0	0
3系統	上り	19:00	2	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
2A系統	上り	19:30	4	1	3	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0
4系統	上り	20:05	2	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0

資料：OD 調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

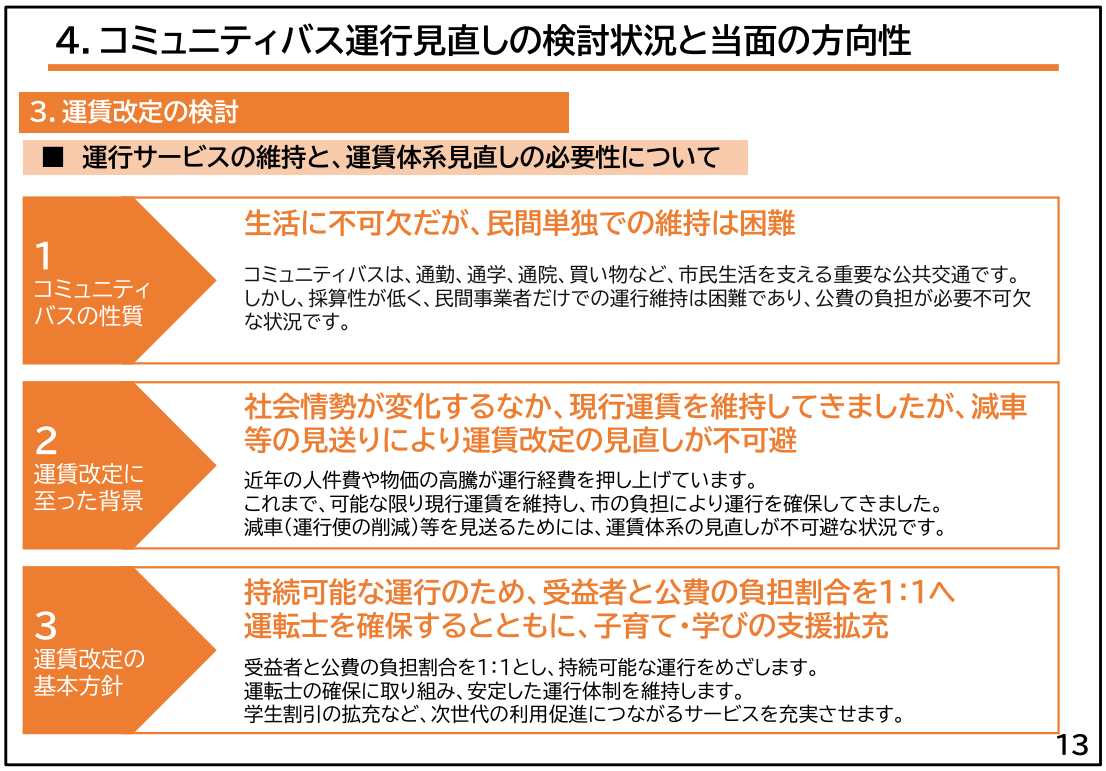
ODデータからも、早朝6～7時台の上り便で30名を超える乗車が連発しており、通勤・通学客が集中している状況。また、日中の便でも高齢者の通院や学生の通学で『この便でなければならない需要』が発生している。単純な減車や路線短縮を行うと、朝の通勤・通学だけでなく、日中の高齢者の移動手段まで失うことになり、市民生活への影響が大きいと判断した結果、令和9年3月下旬(予定)での「運行事業費の削減(支出の削減)」の実施は見送ることとした。

12

昨年度実施した乗り込み調査の結果から、四条畷駅への上りの便は、6時～7時台に、通勤、通学需要が集中しており、また日中の便でも高齢者の通院や、通学で「この便でなければならない需要」が発生しております。

このため、単純な減便や路線短縮を行うと、朝の通勤・通学だけでなく、日中、利用される方の移動手段まで失うこととなり、市民生活への影響が大きいと判断しました。

そのため、今回は、「運行事業費の削減」については見送ることといたしました。

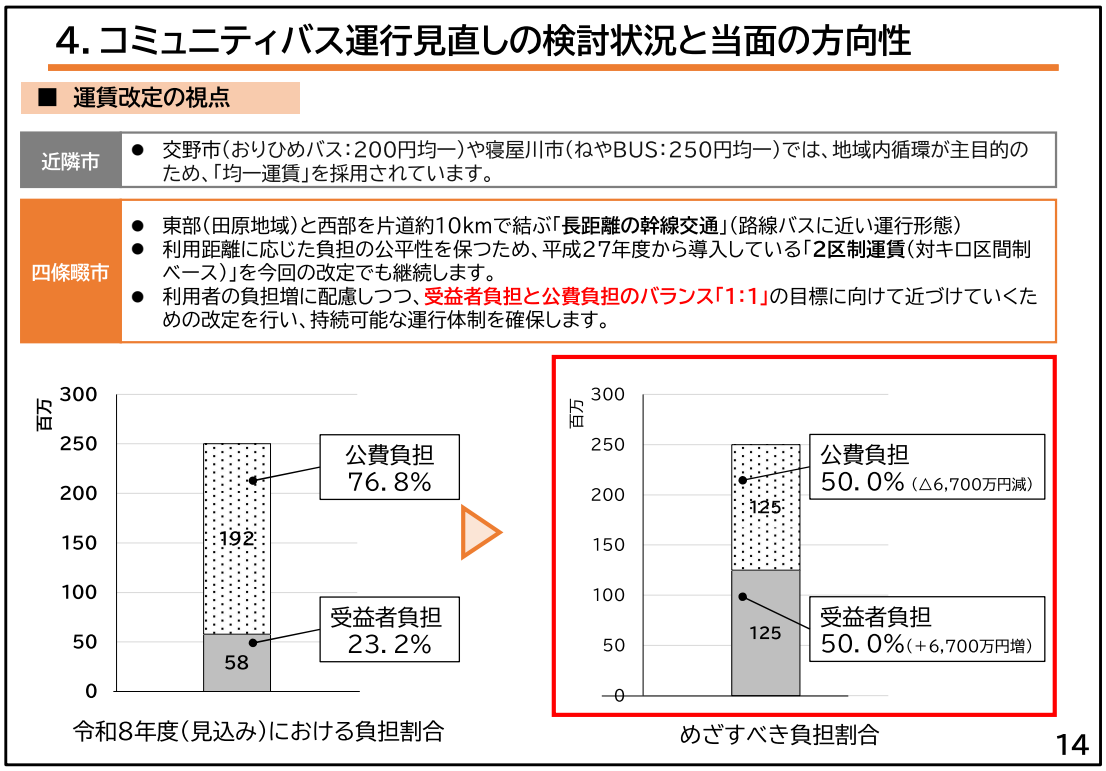


私たちがなぜこのタイミングで運賃改定という苦渋の決断に至ったのか、その原点となる『コミュニティバスの性質』『改定に至った背景』『運賃改定の基本方針』の3つのポイントに沿って、ご説明いたします。

コミュニティバスは、通勤・通学、通院、お買い物など、市民の皆様の暮らしに欠かせない極めて重要な公共交通です。しかしその一方で、構造的な採算性の低さから、民間事業者単独での維持することができません。

これまで市としても、可能な限り現行運賃を据え置き、市の負担を増やすことで運行を死守してまいりましたが、近年の急激な物価・人件費の高騰や、『これ以上の減便・減車はできない』という状況を踏まえますと、受益者と公費のバランスを見直す『運賃体系の改定』がもはや避けて通れない状況となりました。

私たちがめざすのは、受益者と公費の負担割合を『1:1』の対等な形に戻し、運転士をしっかりと確保しながら、学生への割引拡充など次世代の支援も両立させる、将来にわたって持続可能な運行体制を構築していきたいと考えております。

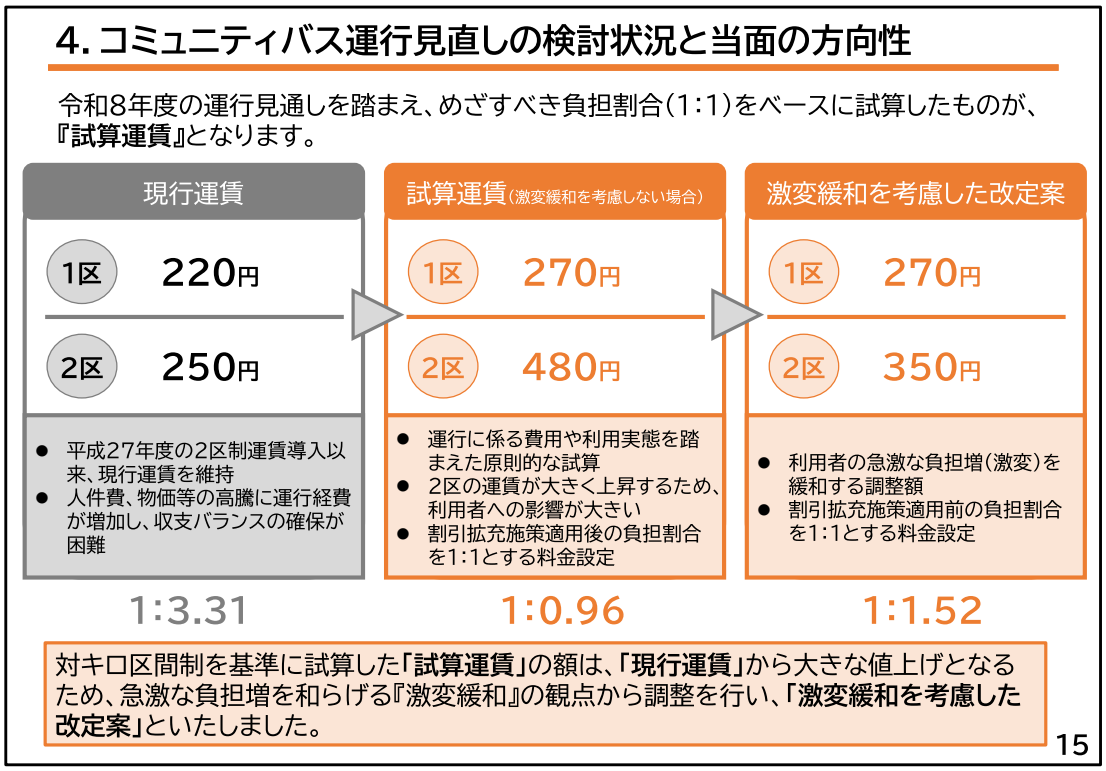


運賃改定の視点として、まず、近隣の市町でされているコミュニティバスは、「地域内循環」を主な目的とされているため、「均一運賃」が採用されております。

一方で、本市のコミュニティバスは、東部地域と西部地域をつなぐ、「長距離の幹線交通」であり、実態としては、路線バスに近い状態となっております。

そのため、本市では、利用距離に応じた負担の公平性を図るため、平成27年度にいち早く「2区制運賃」を導入いたしました。

今回の運賃改定においても、この考え方を引き継ぎ、「路線バスの距離別運賃(対キロ区間制)」をベースに、運賃改定の見直しを検討します。



現行運賃は平成27年以来、1区220円、2区250円を据え置いてきましたが、物価高騰等により収支確保が極めて困難です。

そこで、『受益者と公費の負担割合を1対1にする』というめざすべき目標をベースに、利用実態に沿って計算を行ったものが、中央にある『試算運賃』です。

この試算に基づきますと、2区の利用実態を反映させると『480円』という金額になり、この金額を適用しますと、日常的な利用者への負担が大きすぎると判断いたしました。

そのため、急激な負担増を和らげる『激変緩和』の観点から、市として慎重に調整を行いました。

その結果が、右側にございます今回の『激変緩和を考慮した改定案』でございます。

具体的には、1区を270円、2区を350円とさせていただくものでございます。

この改定案は、割引拡充施策を行う前の負担割合を1対1に近づけるよう調整した、まさに苦渋の、しかし持続可能な運行を維持するために不可欠な設定と考えております。

4. コミュニティバス運行見直しの検討状況と当面の方向性

■ 民間路線バスとの比較から見るコミュニティバスの運賃

市域内運行の路線バスとの比較				コミュニティバス	
	京阪バス 	近鉄バス 	奈良交通 	イオンモール四條畷 ～ さつきヶ丘公園	四條畷駅 ～ さつきヶ丘公園
主な運行区間（代表例）	京阪大和田駅 ～ 清滝団地	四条畷駅 ～ 四條畷電通大	田原台1丁目 ～ 生駒駅南口		
運行距離（片道）	約5.9km	約3.3km	約5.4km	約13.8km	約10.5km
運賃（大人・片道）（H27.4.1現在）	260円	250円	310円	改定前 250円	
運賃（大人・片道）（R8.10.1現在）	310円	310円	370円	改定後 350円	

現行運賃との比較：1区 220円 ▷ 270円　2区 250円 ▷ 350円

※路線バスの運賃は各社によって制度が違うため、運行距離が同じであっても運賃が異なる場合があります。

16

今回の運賃改定案について、市域内を運行している民間の路線バスとの比較いたしました。

スライドの表にありますとおり、京阪バスや近鉄バス、奈良交通といった民間路線バスの運賃や同等区間の運賃は、直近の改定によりいずれも300円台（310円～370円）となっております。

これに対し、コミュニティバスは、片道10kmを超える長距離を運行している『幹線交通』です。

この長距離を運行しながら、今回の改定案では、1区を270円、2区を350円とさせていただきたいと考えておりますが、民間路線バスの運賃水準と比較しても、決して高すぎる設定ではなく、ご利用いただきやすい適正な水準を維持しているものと考えております。

4. コミュニティバス運行見直しの検討状況と当面の方向性

■ 割引制度等の拡充

● 現在の割引制度（通学割引）に大学生・専門学生まで拡充します。

- 高齢者割引 ： 満65歳以上が対象
- 障害者割引 ： 身体・療育・精神 手帳を所持している方が対象
- 妊産婦割引 ： 妊娠から出産予定日の翌月から2か月・出産月の翌月から1年間の方が対象
- 通学割引 ： 中学生・高校生が対象
  大学生・専門学生まで拡充

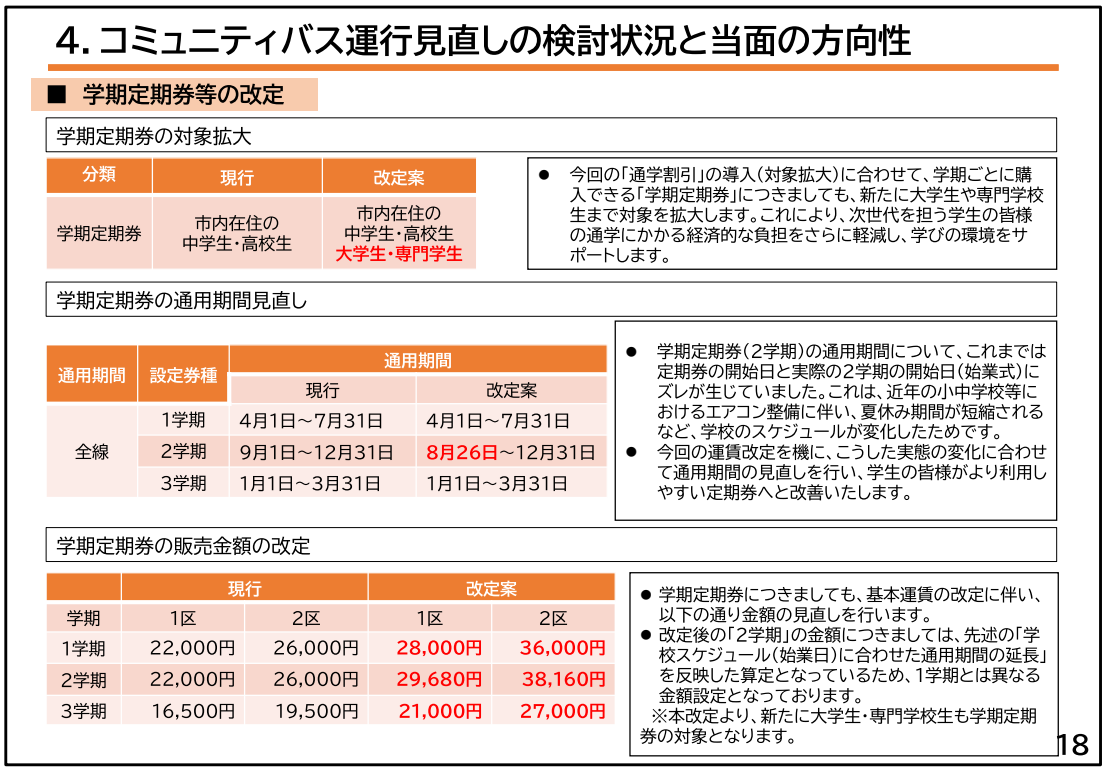


17

現在実施している高齢者、障がい者、妊産婦の皆様への割引に加え、今回の改定に合わせて、これまで中学生・高校生までだった『通学割引』の対象を、新たに大学生や専門学校生まで拡大いたします。

日々の通学や活動で移動の多い学生の皆様、そして子育て世帯の経済的負担を軽減し、未来を担う世代の学びの環境をしっかりとサポートしてまいります。

負担をお願いする一方で、こうした次世代への支援策も充実させてまいります。



学期定期券の見直しについて、ご説明いたします。

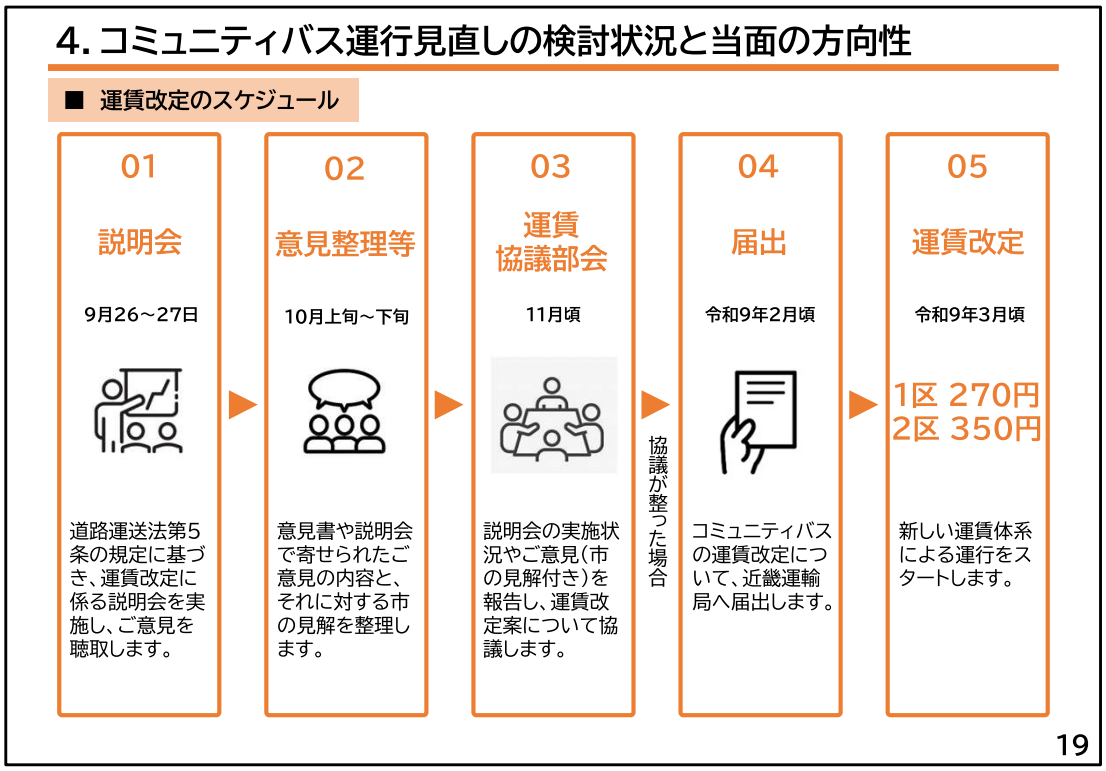
まず対象者についてですが、先ほどの通学割引と同様に、学期定期券につきましても、新たに大学生や専門学校生の皆様まで対象を拡大いたします。

次に、2学期の定期券の『通用期間』についてです。

近年の学校スケジュール（エアコン整備による夏休みの短縮など）の実態に合わせ、これまでの9月1日開始から、実際の始業日に合わせた『8月26日』からの開始に見直しいたします。

これにより、学生の皆様がより無駄なく、便利にご利用いただけるよう改善を図ります。

最後に、販売金額につきましては、基本運賃の改定および先ほどの通用期間の延長を反映させ、スライドに記載の通り見直しの金額としております。



ここでは、今回の見直しにおける今後のスケジュールについてご説明いたします。

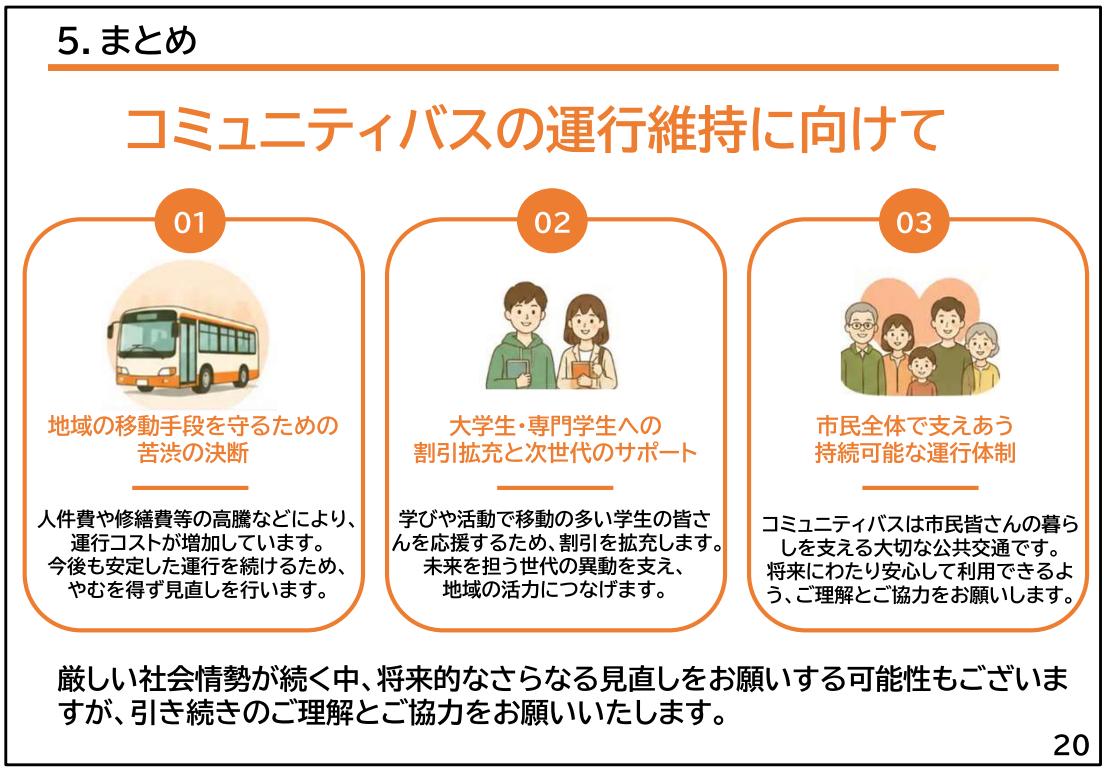
『01』が本日の説明会となります。ここでは、市民皆様のご意見を対面で直接、お聞きいたします。

次に『02』の意見整理等です。

ここでは、市の方でいただいたご意見とそれに対する市の見解を整理します。

『03』では、運賃協議部会を開催し、寄せられた意見と市の見解を報告し、この運賃改定案について、協議していただきます。

運賃協議部会で、この運賃改定案で進めて行くと協議が整いますと、その後、『04』の届出、『05』の運賃改定を実施させていただく流れとなります。



私たちのコミュニティバスは、物価や人件費の高騰、そして深刻な運転士不足という、かつてない厳しい経営環境に直面しています。

これまでも市と運行事業者は、あらゆるコスト削減を重ね、できる限り現状の運賃を維持してまいりました。

しかし、これ以上の減車やコストカットは、朝の積み残しをさらに悪化させ、皆様の日常の移動手段そのものを失うことになりかねません。

私たちは、この地域の移動手段を将来へしっかりと引き継ぎ、安全・確実な運行を死守するために、苦渋の決断ではございますが、2区制運賃を実施して以来、初めての運賃改定と負担の適正化をお願いする判断をいたしました。

同時に、大学生への通学割引の拡充など、未来を担う世代へのサポートもあわせて進めてまいります。

コミュニティバスは、地域の皆様の暮らしを支える大切な財産です。

これからも住み慣れたこのまちで安心して暮らし続けられるよう、今回の運行見直しと運賃改定の必要性につきまして、市民の皆様の温かいご理解とご協力を、何卒よろしくお願い申し上げます。